

Res., Soc. Dev. 2019; 8(1):e4681638

ISSN 2525-3409 | DOI: <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v8i1.638>

O impacto econômico da greve dos caminhoneiros: uma análise jurídica, fática e econômica dos acontecimentos

The economic impact of truckers' strike: a legal, fatamatic and economic analysis of the events

El impacto económico de la huelga de los camioneros: un análisis jurídico, fáctico y económico de los acontecimientos

Rodrigo Lunguinho Candido

Universidade Federal de Campina Grande, Brasil

E-mail: rodrigo_sayberdustveryhard@hotmail.com

Vanessa Érica da Silva Santos

Universidade Federal de Campina Grande, Brasil

E-mail: vanessa.ERICA@hotmail.com

Fernanda Beatryz Rolim Tavares

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6573-4844>

Universidade Federal de Campina Grande, Brasil

E-mail: nanda_sodi@hotmail.com

Recebido: 22/09/2018 | Revisado: 18/10/2018 | Aceito: 08/12/2018 | Publicado: 10/12/2018

Resumo

O presente trabalho visou levantar, através de revisão de literatura, os principais pontos econômicos desencadeados pelo fenômeno das manifestações dos caminhoneiros nas rodovias federais e estaduais do Brasil. Ao aparato geral, objetiva-se pela fragmentação das informações políticas e econômicas acerca da crise diesel. Logo, visou-se sintetizar os dados das perdas mais relevantes que expressem com maior clareza a resultante do movimento social mais expressivo no primeiro semestre de 2017 através de uma pesquisa de natureza descritiva. Diante disso, objetiva-se compreender o impacto gerado pela paralisação na economia do Brasil, assim como, tem-se a possibilidade de criar um parâmetro às dimensões socioeconômicas desencadeada por fenômenos dessa natureza, com perdas que podem variar entre R\$ 75 bilhões a R\$ 100 bilhões.

Palavras-chave: Brasil; Economia; Combustível; Greve; Direito Econômico.

Abstract

The present work aimed to raise, through a literature review, the main economic points triggered by the phenomenon of truck drivers' manifestations on federal and state highways in Brazil. To the general apparatus, it is objectified by the fragmentation of the political and economic information about the diesel crisis. Therefore, it was intended to synthesize the data of the most relevant losses that express with greater clarity the result of the most expressive social movement in the first half of 2017 through a research of a descriptive nature. The objective is to understand the impact generated by the economic downturn in Brazil, as well as the possibility of creating a parameter to socioeconomic dimensions triggered by phenomena of this nature, with losses ranging from R \$ 75 billion to R \$ 100 billion.

.Keywords: Brazil; Economy; Fuel; Strike; Economic Law.

Resumen

El presente trabajo pretendía levantar, a través de revisión de literatura, los principales puntos económicos desencadenados por el fenómeno de las manifestaciones de los camioneros en las carreteras federales y estatales de Brasil. Al aparato general, se objetiva por la fragmentación de las informaciones políticas y económicas acerca de la crisis diesel. Por lo tanto, se pretendió sintetizar los datos de las pérdidas más relevantes que expresen con mayor claridad la resultante del movimiento social más expresivo en el primer semestre de 2017 a través de una investigación de naturaleza descriptiva. En este sentido, se pretende comprender el impacto generado por la paralización en la economía de Brasil, así como, se tiene la posibilidad de crear un parámetro a las dimensiones socioeconómicas desencadenadas por fenómenos de esa naturaleza, con pérdidas que pueden variar entre R \$ 75 mil millones a R \$ 100 mil millones.

Palabras clave: Brasil; economía; combustible; huelga; Derecho Económico.

1. Introdução

A Greve é um direito garantido pela Constituição brasileira, sendo um dos principais mecanismos que os trabalhadores podem utilizar para reivindicar seus direitos de uma forma coletiva, visando melhores condições trabalhistas. Tem grande importância e influência no âmbito social, político e econômico do país.

A greve dos caminhoneiros teve início no dia 21 de maio de 2018, pendurando-se por onze dias pelas rodovias estaduais e federais por todo território nacional. De acordo com

Anjos (2018), a classe reivindicava uma decisão duradoura pelo Estado acerca do preço do diesel, tal como, a exclusão de coleta de pedágio com relação ao eixo erguido e, também, aquiescência do Projeto de Lei 528/2015, o qual pretende padronizar para o frete um valor base/mínimo. Historicamente, as negociações se direcionam a valores ou condições mínimas, uma espécie de locaute de classes, entre as relações dos diferentes setores interligados e indisciplinado em matéria econômica. Pode-se entender a greve como um mecanismo coercivo usufruído por grupos de empregados que se opõem ao empregador (TRINDADE, 2015), mas, não somente, a Carta Magna de 1988 em seu artigo 9º assegura o direito de greve, cuja função é suprir as condições e necessidades da sociedade, sob risco de pena.

Alguns números significativos no ano de 2017, o governo com a intenção de abater o déficit das contas públicas, chega ao expressivo aumento de 86% e 108% ao recaimento do PIS/Cofins em relação ao diesel e à gasolina, respectivamente (WATANABE; LEITÃO; FERREIRA, 2018). Imaginando-se a saturação dos preços nos combustíveis imediatos à malha rodoviária e todo seu fluxo de mercadorias semiacabadas e acabadas tendem a ser colocadas sob inviabilidade, sendo assim, é/será inevitável conflitos socioeconômicos em todas as camadas de serviços de abastecimento comercial. Os efeitos podem ganhar proporções exponenciais.

Segundo Borges (2018), o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), calcula que R\$ 110 bilhões é o valor de impostos arrecadados no Brasil perante a taxa dos combustíveis em 2018 – e, a tributação advinda do diesel, gasolina e álcool, conforme o coordenador de estudos do IBPT, Gilberto Luiz do Amaral, equivale a 5% da arrecadação nacional. Os dados estatísticos traduzem o quão imprescindível são os combustíveis fósseis à economia do país.

Um dos principais problemas no aumento do diesel é que, diferentemente da gasolina, não tem um substituto imediato ou a combinação de combustível, isto seria, gasolina e etanol (WATANABE; LEITÃO; FERREIRA, 2018). Em concordância com os autores, há questionamentos a respeito de ser autossuficiente pela existência das 14 grandes refinarias no Brasil, da mesma maneira, o petróleo do Pré-sal; todavia, é necessário que o país precise importar óleo leve para misturar à sua matéria-prima daqui e alcançar o produto final (refinar): o óleo diesel e a gasolina. É inegável a dependência do Brasil nas relações comerciais globais em matéria de combustível fóssil, logo, a complexidade dessa relação de interdependência gera insegurança econômica e política aos brasileiros.

2. Metodologia

A Greve dos Caminhoneiros no ano de 2018, objeto desta pesquisa, trata-se de um acontecimento recente, porém bastante relevante e que trouxe inúmeros impactos a sociedade. A metodologia utilizada trata-se de uma pesquisa documental, a qual inicialmente levantou-se o conteúdo e trajetória acerca do assunto utilizando-se de jornais, relatórios, tabelas dentre outros em busca de trazer melhor descrita essa realidade no cenário nacional.

Para Gil (2008) a pesquisa documental se assemelha bastante a bibliográfica, diferenciando apenas na fonte utilizada, considerando o primeiro passo a exploração das fontes documentais. Esses documentos podem ser de primeira mão, os quais não receberam nenhum tratamento analítico, como: documentos oficiais, reportagens de jornal, etc. Há também os documentos de segunda mão, que já foram analisados de algum modo, como por exemplo: relatórios de pesquisa, relatórios de empresas, tabelas estatísticas, etc.

Acerca da contextualização com o tema, utilizou-se um delineamento bibliográfico, com fontes de materiais já elaborados, como artigos publicados, livros, etc, permitindo uma gama de informações amplas que contribuíram bastante a compreensão da problemática.

Com relação a sua finalidade, caracteriza-se como uma pesquisa exploratória, a qual objetiva descrever relações entre os acontecimentos e impactos que resultaram, utilizando-se de dados divulgados por órgãos responsáveis e realizando um estudo para compreender esses impactos.

As pesquisas exploratórias objetivam proporcionar uma visão geral, de forma a se aproximar de determinado fato. É realizada especialmente quando o tema é pouco explorado, gerando certa dificuldade em formular hipóteses precisas e operacionalizáveis (GIL, 2008).

3. A Greve Como Direito Constitucional

Antigamente, os conflitos sociais eram resolvidos pelos próprios interessados, que se utilizavam de sua superioridade, seja física, moral ou econômica frente à problemática. Porém, o direito veio se modernizando e banindo esse exercício da autotutela, objetivando um equilíbrio nas relações humanas e prevalecer o direito e a justiça em detrimento dos abusos e arbitrariedades dos que detém esse poder (ROCHA, 2013).

Um dos principais mecanismos utilizados a fim de reivindicar os direitos trabalhistas de forma coletiva é a greve, a qual visam melhores condições de trabalho e salário. Torna-se assim, de grande importância na vida social, política e econômica do país, pois oferece aos trabalhadores a oportunidade de usufruir desse direito em busca de melhorias, nos moldes da lei (QUEIROZ; CORRÊA, 2018).

A greve é garantida pela Constituição de 1988, em seu artigo 9º que diz:

Art. 9º É assegurado o direito de greve, competindo aos trabalhadores decidir sobre a oportunidade de exercê-lo e sobre os interesses que devam por meio dele defender.
§ 1º - A lei definirá os serviços ou atividades essenciais e disporá sobre o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade.
§ 2º - Os abusos cometidos sujeitam os responsáveis às penas da lei

É caracterizada como paralisação em relação ao trabalho, por alguns ou pela maioria dos trabalhadores como fato social. Importante destacar que deve sempre atender a forma prescrita em lei e objetivos estabelecidos no diploma legal, como ato jurídico (MARTHINS, 1986).

Em outras palavras, a greve deve seguir as orientações quanto a forma e fundo que a faz existir dentro do direito, ou seja, para ser considerada justa e em exercício de direito deve-se prestar atenção as recomendações da lei. Assim como todos os direitos fundamentais garantidos pela Constituição, o direito a greve não pode interferir aos outros.

Torna-se uma forma de promover o princípio da igualdade entre trabalhadores, coletivamente considerados, e empregadores, aproximando os poderes de ambos, considerand-se assim, um direito fundamental do cidadão. De acordo com Delgado (2009):

A natureza jurídica da greve, hoje, é de um direito fundamental de caráter coletivo, resultante da autonomia privada coletiva inerente às sociedades democráticas. É exatamente nesta qualidade e com esta dimensão que a Carta Constitucional de 1988 reconhece esse direito (art. 9º). É direito que resulta da liberdade de trabalho, mas também, na mesma medida, da liberdade associativa e sindical e da autonomia dos sindicatos, configurando-se como manifestação relevante da chamada autonomia privada coletiva, própria às democracias. Todos esses fundamentos, que se agregam no fenômeno grevista, embora preservando suas particularidades, conferem a esse direito um status de essencialidade nas ordens jurídicas contemporâneas. Por isso é direito fundamental nas democracias (DELGADO, 2009, p. 1315).

Portanto, a greve representa uma forma de autotutela aceita como exceção e que ocorre com a paralisação coletiva, pacífica e temporária da prestação de serviço por parte dos trabalhadores. Esse movimento é definido por intermédio da manifestação de vontade da organização sindical, onde deve estar disposto no estatuto acerca da assembléia geral de convocação dos associados para deliberar acerca da pauta de reivindicações e do quorum mínimo para que possa ser deflagrada uma greve (ROCHA, 2013).

Importante destacar algumas determinações e limites ao exercício da greve, considerada pela lei 7.783/89, referindo-se a atividades consideradas essenciais. O artigo 114, §3º da Constituição aduz acerca da vedação de greve em atividades essenciais assim dispondo: “Em caso de greve em atividade essencial, com possibilidade de lesão do interesse

público o Ministério Público do Trabalho poderá ajuizar dissídio coletivo, competindo à Justiça do Trabalho decidir o conflito.”

A lei 7.783/89 em seu artigo 10º estabelece esses serviços e atividades consideradas essenciais:

“Art. 10 São considerados serviços ou atividades essenciais:

- I - tratamento e abastecimento de água; produção e distribuição de energia elétrica, gás e combustíveis;
- II - assistência médica e hospitalar;
- III - distribuição e comercialização de medicamentos e alimentos;
- IV - funerários;
- V - transporte coletivo;
- VI - captação e tratamento de esgoto e lixo;
- VII - telecomunicações;
- VIII- guarda, uso e controle de substâncias radioativas, equipamentos e materiais nucleares;
- IX - processamento de dados ligados a serviços essenciais;
- X - controle de tráfego aéreo;
- XI compensação bancária.”

Essas atividades são aquelas as quais sem elas, a sociedade entraria em colapso em pouco tempo, são serviços que a população necessita. Sendo assim há que se resguardar não só o direito de greve, mas também os direitos fundamentais que pertencem a uma infinidade de pessoas configurando direitos difusos (ROCHA, 2013).

4 Pressupostos à Greve dos Caminhoneiros em 2018

Em um breve dito histórico, entre 2008 a 2014, conforme Moura (2018), existia interferência política quanto ao preço do combustível, uma vez que, torna-se ferramenta de política macroeconômica, isto é, atrasava e manipulava o repasse dos preços internacionais com relação mercado nacional. Ou seja, segundo a autora, a inflação é influenciada quando a Petrobras vende abaixo do preço de mercado e, conseqüentemente, os produtos secundários (os que dependem do serviço rodoviário e insumos oriundos do petróleo) não sofrem variação direta do preço. Pode-se citar os protestos de 2015, em consonância com Farias, Wissmann e Bauer (2017), onde os caminhoneiros protestaram por melhoramento em relação às condições crescentes e sucessivas dos preços de combustíveis e dos preços de frete, uma inter-relação fenomenológica, significativamente delicada e emblemática pelas decisões governamentais em sua política econômica. Diante disso, observa-se a crise na maior estatal brasileira e o cenário delicado na economia, precisando lidar paralelamente com os preços cujos números crescem no cenário internacional e reflete nas bombas dos postos por todo o Brasil. No começo de 2016, o barril do petróleo ostentava o preço de US\$ 30, quando em junho daquele

mesmo ano, chega a US\$ 50, segurando variações próximas do valor durante o ano inteiro (WATANABE; LEITÃO; FERREIRA, 2018). Observa-se um aumento de 40% em um curto espaço de tempo, em breve interpretação, essa alteração significativa no preço induz à ideia de insegurança econômica do mercado em questão.

No mês de outubro de 2016, já na posse do novo presidente da Petrobras, Pedro Parente, o preço dos combustíveis sintoniza-se ao mercado internacional, cuja tomada de base não se limita exclusivamente ao petróleo bruto, nada obstante, aos custos de frete de navios, de transportes internos, de taxas portuárias, etc.; sendo que, as revisões de preços impactam nas bombas dos postos de todo território brasileiro. Dentre as principais decisões do novo presidente da Petrobras, deve-se citar a diminuição produtiva das refinarias do país e a elevação da importação de derivados – quer dizer, estrategicamente, visou-se maior exportação do petróleo pesado por um preço melhorado com relação aos anteriores, ao tempo de negociar preços menores na importação de petróleo leve (WATANABE; LEITÃO; FERREIRA, 2018). *A priori*, o novo gerenciamento, mostrava-se promissor pelas decisões expressivas quanto aos meios de produção e nas decisões aquisitivas dos produtos estrangeiros diante da relação estratégica direcionada à potencialização da produção geral. No entanto, a dependência perante o mercado internacional insere inevitavelmente as influências necessárias ao mercado interno.

Assim, em junho de 2017, a oscilação da taxa de câmbio e das cotações de petróleo e derivados impulsiona a Petrobras a controlar os ajustes com uma frequência mais incisiva e constante, às vezes, a mudança evidenciava-se em uma precisão de caráter diário – em suma, o preço do petróleo após dois anos análogo ao mercado internacional, saiu dos preços recordes relativamente mínimos e potencializam um crescente de valor no âmbito doméstico (dezembro de 2017, já ultrapassando os R\$ 4,00 reais/litro) (MOURA, 2018). Nessa dinâmica, a precisão econômica internacional tende a gerar movimentos que o Brasil precisa imitar internamente, em face sempre do aumento dos preços, tem-se pressões derivadas das condições conflitantes e singulares do cenário brasileiro.

No começo de 2018, a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), com auxílio da Rússia, possibilitou a dilatação do preço à casa de US\$ 65 (barril do petróleo) e; em março, as decisões políticas de Donald Trump perante declaração de guerra comercial contra a República Popular da China e, a retirada dos Estados Unidos do Acordo Nuclear com o Irã influenciou no aumento recorde para US\$ 80 (WATANABE; LEITÃO; FERREIRA, 2018). Consequentemente, existe o aumento do combustível fóssil na economia global, e como agravante às particularidades reflexivas no campo interno anteriormente citado, deve-se falar

também que o real sofre desvalorização. Inevitavelmente, a situação infla e submete o consumidor final preços incapacitantes para a resolução das atividades da malha rodoviária de todo o Brasil.

De acordo com Moura (2018), o mês de maio é marco inicial nos movimentos sociais dos caminhoneiros, os quais não coagulam com os reajustes sequenciais de aumento dos preços (combustíveis), cujos representantes dos caminhoneiros, dizem insustentável e inviável as atividades de transportar mercadorias pelo país. Tal dificuldade, logicamente, acarreta na impossibilidade de desempenhar diversos setores econômicos.

4.1 A Eclosão Ocorrida em Maio de 2018

A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) solicitou ao Governo Federal através de um ofício a inércia de preço do óleo diesel para depois abrir uma eventual negociação, no entanto, o pedido fora tratado como ignoto – e, em seguida, a CNTA publica um comunicado evidenciando uma provável paralisação na segunda-feira (dia 21) e, precisamente, a ocorreu (MOURA, 2018). Mesmo com uma sutil queda do dólar e na terça-feira a Petrobras dispôs de uma redução nos preços do diesel nas refinarias, Eduardo Guardia, ministro da Fazenda, menciona que não há diante da dificuldade de contrabalançar as contas públicas condições de corte de impostos. E, seguramente, compreende-se que toda crescente de preço sem ofertar ao consumidor condições de melhoramento para se adequar às variáveis, impõe e direciona caoticamente as classes relacionadas diretamente a conflituarem por reajustes. As correções dos impostos em algum momento chegam a ser insustentáveis pelo consumidor.

Em suma, o clímax da greve, traduz-se pela complexidade em que os caminhoneiros são submetidos em transferir o preço final do frete perante às dificuldades do aumento constante advindo do gasto com o óleo diesel - enquanto este, enfatiza-se em três motivos: o aumento no PIS/Cofins acerca dos combustíveis, tal qual, o preço internacional da matéria-prima (petróleo) e a crescente do dólar (WATANABE; LEITÃO; FERREIRA, 2018). A primeira dificuldade prática se dar pela antecedência dos contratos de frete, logo, a variação de preço que tende a ser crescente, condiz com insegurança ao ócio da função dos motoristas. De acordo com os autores, em busca de dados da Confederação Nacional do Transporte, constataram uma linha de financiamento de caminhões entre 2006 e 2017, somando à frota nacional uma crescente de 35%; portanto, a crise econômica em via gradual, apresenta-se aos caminhoneiros com maior número de caminhões e o frete sob esse efeito, lida com a baixa.

5 Análise de Dados da Situação Econômica e Discussão Política

Obviamente, com o término da greve as atividades retornam às suas condições naturais, não obstante, os efeitos advindos do movimento perdurarão por muito tempo pela proporção gigantesca no cenário econômico. De antemão, pode-se dizer que nem todos os setores comerciais realizaram levantamento das perdas, assim, conforme Silva (2018), ultrapassam os R\$ 75 bilhões aqueles consultados pelo Estado. Mais adiante, novos estudos apontam que esse valor pode chegar na casa dos R\$ 100 bilhões. Assim, o desfecho estatístico previamente recorrerá às fontes que de uma maneira ou de outra publicou seus números, e indiscutivelmente, não tem como ter total compreensão dos prejuízos em cadeia pertinentes à natureza da paralisação.

Então, a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) estima que o setor deixou de gerar, até aquele momento da paralisação, R\$ 3,8 bilhões e prevê um determinado tempo para retornar às funções comumente (SILVA, 2018). Já a Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL), afirma, segundo a autora supracitada, que as áreas de comércio e serviços não faturaram o equivalente a R\$ 27 bilhões no tocante ao intervalo de dias entre 21 e 28. Conforme Borges (2018), a CNDL antecipa que o crescimento gira em torno dos 2% neste ano de 2018, ou seja, menos 0,5% previstos pelo Governo de modo recente.

Os supermercados relatam prejuízos por volta dos 2,7 bilhões, enquanto que os distribuidores de combustíveis falam de perdas maiores, chegam a estimar 11,5 bilhões (SILVA, 2018). Nos segmentos de proteína animal, onde o Brasil apresenta-se com uma produção massiva, das 167 unidades de aves, ovos e suínos, a Associação Brasileira de Proteína Animal (2018) diz que os prejuízos somados correspondem a R\$ 3 bilhões, mais a perda de 70 milhões de aves mortas pela ausência de nutrimento. Deve-se ter em mente que a complexidade e interdependência dos setores em meio ao sistema comercial são progressivamente atingidos e agravados quando a mobilidade primária da engrenagem falha na administração ou função. As esferas se interligam, fracionando assim os prejuízos e perdas, no entanto, soma-se todos esses valores em um quadro final da macroeconomia, cuja recuperação perpetuamente recairá sobre toda população de consumidores.

Quanto à cadeia produtiva da pecuária de corte, a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (ABIEC), relata que ficou inerte de movimentar valores entre R\$ 8 bilhões a R\$ 10 bilhões; já os produtores de leite, estimam a perda de R\$ 1 bilhão, sendo que, boa parte do valor corresponde ao descarte de mais de 300 milhões de litros de leite – e, infelizmente, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) sabe que os

produtores de leite necessitam em média de seis a doze meses para reestruturação (SILVA, 2018). A ABIEC nos seus números, evidencia o impacto da paralisação com um caráter imperativo, por exemplo, das 109 unidades do setor de produção de carne do Brasil, 107 interromperam as suas atividades, um número quase unânime se considerar que as duas em funcionamento reduziram 50% da disposição comum (BORGES, 2018). Apesar da ausência de dados referentes a outras espécies de animais que são criadas com a finalidade comercial, tais quais, suínos, peixes de cativeiro, etc., são exemplos de prejuízos desviados do montante final.

A Associação Brasileira da Indústria Têxtil (ABIT) avalia prejuízos de R\$ 1,8 bilhões, e ressalta sempre o tempo que se leva para normalizar as atividades; já o presidente Antônio Megale da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (AMFAVEA), menciona a volta gradual das montadoras Fiat e Jeep, no entanto, a ANFAVEA não anuncia os números das perdas (SILVA, 2018). Com relação a produção média em abril, a autora fala que os resultados podem corresponder a uma sequência de 18 meses de alta na checagem interanual, porque, 51 mil veículos deixaram de ser produzidos. Também expõe-se a relevância de citar a indústria química, cujas perdas em faturamento calculam-se em R\$ 2,5 bilhões e com as mesmas dificuldades de retomadas de alguns segmentos.

A Associação Brasileira de Calçados (Abicalçados) afere que 1/3 da produção ficou estancada durante o período da greve, pela escassez de insumos primário à produção (NEGRÃO, 2018). A autora, ressalta que a Abicalçados relata não ser realmente sentido os efeitos da paralisação em âmbito nacional, pois, grande parte das lojas funcionam por estoque. Nada obstante, ao contrário das exportações que, em dados divulgados pela associação paralelo ao mês de maio, foram embarcados 6,4 milhões de pares geradores de US\$ 56 milhões; uma queda de 32,7% e de 45,6%, em comparação ao mês de maio de 2017. A rotatividade e o fluxo de produtos ante à globalização, é inevitável em situações análogas à greve do diesel, a interrupção de níveis basilares não influenciarem em qualquer meio gerador de mercadorias ou receptor de impostos.

O Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), relata que os cofres públicos deixaram de arrecadar cerca de R\$ 4,7 bilhões à União, assim como, às administrações estaduais e municipais (BORGES, 2018). O IBPT ainda fala em um total de R\$ 32,5 bilhões à economia nacional no decorrer da greve dos caminhoneiros.

Segundo Martello (2018), depois da paralisação dos caminhoneiros, a projeção do mercado financeiro é inflação maior e observa alta no PIB abaixo de 2% em 2018. O autor relata pesquisa do Banco Central do Brasil à inflação prevista no mercado financeiro, em

2018 migrou de 3,65% para 3,82%, e a de alta do Produto Interno Bruto (PIB) retrocedeu de 2,18% para 1,94% neste ano, ou seja, a primeira vez que se tem menos de 2% no ano. Esclarecendo uma relação direta com os movimentos sociais nas rodovias.

A tabela 1, apresentada a seguir, demonstra, em valores monetários, os setores da economia com seus respectivos prejuízos gerados devido a greve.

Tabela 1– Setores da Economia e Prejuízos Desencadeados Durante a Greve

SETORES DA ECONOMIA	PREJUÍZO
Indústria de frangos e porcos	R\$ 3 bilhões
Carne bovina	R\$ 8 bilhões
Açúcar e etanol	R\$ 740 milhões
Cadeia do leite	R\$ 1 bilhão
Trigo	R\$ 225 milhões somente em São Paulo
Tabaco	R\$ 672 milhões
Indústria química	R\$ 9,5 bilhões
Indústria farmacêutica	R\$ 1,6 bilhões
Construção civil	R\$ 3,8 bilhões
Indústria têxtil	R\$ 1,8 bilhão
Calçados	R\$ *
Indústria automobilística	R\$*
Distribuidoras de combustíveis	R\$ 11,5 bilhões
Comércio e serviços	R\$ 27 bilhões
Ceagesp	R\$ 72 milhões
Aviação civil	R\$ 450 milhões
Cimento	R\$*
Indústria nacional	R\$ 3,8 bilhões
Supermercados	R\$ 2,7 bilhões
Cesta básica	R\$*

Fonte: SILVA (2018).

Os segmentos econômicos evidenciam seus números, a autora complementa os valores demonstrados na tabela 1 com números e percentuais imprescindíveis à magnitude, bem como: 70 milhões de aves mortas; apenas 50% da capacidade das únicas duas unidades produtivas na indústria bovina em um total de 107 (como relatado acima); das 10,1 milhões de toneladas de moagem de cana não produzidas, correspondendo a 24,8% da produção; dos 300 milhões de litros de leite desperdiçados; mais de 270 voos cancelados; da indústria nacional, chegou-se a 45% em inatividade durante a greve; quanto a cesta básica, entre os dias 24 a 30 de maio, observou-se um aumento de R\$ 652,18 para R\$ 682,25, isto é, uma variação de 4,61%, a respeito disso, a batata elevou seu preço em 102,8%. A soma disso, aos segmentos que sofreram apreciáveis variações em junho, a Folha de São Paulo (2018), cita: bebidas e alimentos que apresentam uma oscilação de 2,03%; marcas de leite que chegaram a alta de 15,63%, e com uma variação de 8,02% o frango inteiro; nas principais áreas urbanas a batata-inglesa teve alta de 17,16% (junho), logo depois a adição de 17,51% no mês de maio; a proteína bovina durante o intervalo dispunha de acréscimo (até 4,6%). Assim, a matéria também ressalta outros meios de serviços analisados pelo IBGE, como a habitação, transporte

e alimentos, com 2,48%, 1,58% e 2,03% respectivamente, os quais correspondem em torno de 60% daquilo que é consumido pelas famílias.

Em questão aos custos sociais, pode-se citar os 70% do não funcionamento da frota de ônibus em São Paulo, assim como, os 12 hospitais municipais (em São Paulo) e suas atividades e, as 19 universidades públicas com aulas suspensas no Brasil (SILVA, 2018). Os dados estatísticos dos diversos setores da sociedade induzem à dimensão que uma paralisação com tais proporções pode desencadear no cenário educacional, saúde e segurança no país, uma dependência sensível aos meios de produções e transportes.

A Folha de São Paulo (2018) publicou números alarmantes acerca da inflação no Brasil, onde o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) fechou em 1,26%, alavancando os preços dos alimentos conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em analogia, o mês de junho teve a maior inflação desde 1995.

Portanto, os mais variados setores expõem seus cálculos, os quais, ostentam perdas que giram em torno de R\$ 75 bilhões e R\$ 100 bilhões, onde o agronegócio em 2017 indica maior potencial positivo sobre o PIB, diante da paralisação, apresentou-se como o setor mais impactado (MAAKAROUN, 2018). Com isso, observa-se a relação direta com a economia. O mercado expõe de números negativos, uma vez que, especialistas projetavam 10,8% (11,2 milhões de pessoas) à taxa de desemprego ao término do ano, no entanto, o IBGE já afirma 13,4 milhões de desempregados (taxa de 12,9%) (BONFANTI, 2018). Logo, os onze dias de greve não se traduzem a valores possíveis de contabilizar em curto prazo, no entanto, deixa claros os riscos e as dimensões a respeito de movimentos dessa natureza podem causar.

6 Considerações Finais

Não exclusivo à economia, a dependência do serviço rodoviário remete a uma preocupação geral acerca da infraestrutura logística do país e a malha rodoviária. A redução nos preços decorre em parte da eficiência de bases organizacionais, porque, um país continental e com necessidades de fluxo contínuo devido a sua variabilidade de produção, dinâmica de exportação e importação, a distribuição e diversidade comercial tem uma demanda que visa urgência para garantias do funcionamento de mercado.

Os números gerais apresentados no presente trabalho evidenciam perdas significativas a todos os setores da economia indiscutivelmente, apesar da dificuldade para levantamento dos dados devido à escassez de informações ou as fontes simplesmente repetirem os números, é imprescindível o desenvolvimento afimco de estudos científicos direcionados à greve. Em

primeira instância, a preocupação é de cunho socioeconômico e de administração política, no segundo momento, pode-se reverenciar o perigo social quanto às necessidades mais básicas à população.

Desta forma, a partir dos parâmetros abordados tem-se uma leve compreensão do rombo bilionário ocasionado pela greve, que de nenhuma forma era um evento inesperado. As estimativas e efetivos prejuízos foram abordados pelo presente trabalho, percebendo o inegável fato de que, a sociedade como um todo foi afetada pela paralisação, sendo determinados setores sendo mais prejudicados do que outros. Os desdobramentos provenientes tiveram um feito dominó, tanto na economia, quanto nas partes mais íntimas das famílias brasileiras.

Com isso, destaca-se a experiência que pode ser aproveitada, a qual permite visualizar oportunidade para se extrair da crise a chance de evitar erros e se ter a análise das causas, não para se encontrar culpados, mas para se prevenir acontecimentos semelhantes.

A presente pesquisa trata-se de um evento bastante atual, a qual não existe tantas publicações referentes a essa discussão. Sugerem-se novas pesquisas futuras, que possam complementar e contribuir mais para esse conhecimento, como por exemplo, aprofundar o estudo em determinados setores ou regiões, abordando esses diferentes impactos econômicos e sociais causados à sociedade como um todo.

REFERÊNCIAS

ANJOS, Lislaine. **Representante de caminhoneiros em MT diz que greve não se resume à redução do diesel e cita outras reivindicações.** Disponível em:

<<https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/representante-de-caminhoneiros-em-mt-diz-que-greve-nao-se-resume-a-reducao-do-diesel-e-cita-outras-reivindicacoes.ghtml>>. Acesso em 11 de julho de 2018.

BONFANTI, Cristiane. **Greve de caminhoneiros vai piorar emprego, inflação e PIB, dizem analistas.** Disponível em:

<<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2018/06/03/greve-de-caminhoneiros-impacta-crescimento-economico-emprego-e-inflacao.htm>>. Acesso em: 12 de julho de 2018.

BORGES, Rodolfo. **Nove dias de greve dos caminhoneiros, bilhões de reais em prejuízo e más notícias para o PIB.** El País. Disponível em:

<https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/29/economia/1527609161_667090.html>. Acesso em: 04 de julho de 2018.

BRASIL, Constituição Federal. Supremo Tribunal Federal. **Recurso extraordinário**, v. 654432, 2017.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 8. ed. São Paulo: LTr, 2009

FARIAS, Marcos André Soares; WISSMANN, Alexandre Dal Molin; BAUER, André Leal. **Já pinteí no para-choque o nome dela: uma análise das manifestações dos caminhoneiros em 2015**. ANIJUI, XXII Jornada de Pesquisa, 2017.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Paralisação de caminhoneiros faz junho ter maior inflação em 23 anos**. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/07/com-paralisacao-de-caminhoneiros-inflacao-tem-maior-alta-para-junho-desde-1995.shtml>>. Acesso em 13 de julho de 2018.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**/ Antonio Carlos Gil. – 6. Ed. – São Paulo: Atlas, 2008.

MAAKAROUN, Bertha. **Quanto vai custar a greve dos caminhoneiros à economia brasileira?** Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/06/04/internas_economia,685943/quanto-vai-custar-a-greve-dos-caminhoneiros-a-economia-brasileira.shtml>. Acesso em: 12 de julho de 2018.

MARTELLO, Alexandre. **Pós greve dos caminhoneiros, mercado projeta inflação maior e vê alta do PIB abaixo de 2% em 2018**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/apos-greve-dos-caminhoneiros-mercado-projeta-inflacao-maior-e-ve-alta-do-pib-abaixo-de-2-em-2018.ghtml>>. Acesso em: 01 de julho de 2018.

MOURA, Renata. **A cronologia da crise do diesel, do controle de preços de Dilma à greve dos caminhoneiros**. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44239437>>. Acesso em: 04 de julho de 2018.

NEGRÃO, Heloísa. **1/3 da produção de calçados está parada dentro das fábricas, diz Abicalçados**. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/13-da-producao-de-calcados-esta-parada-dentro-das-fabricas-diz-abicalcados.shtml>>. Acesso em: 05 de julho de 2018.

ROCHA, Rayanne Ismael. **O direito de greve na legislação brasileira**. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XVI, n. 111, abr 2013. Disponível em:

<http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12748>.
Acesso em 19 de set 2018.

SILVA, Cleide. **Greve de caminhoneiros deixa rastro de prejuízos bilionários em todo o País.** Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,greve-de-caminhoneiros-deixa-rastro-de-prejuizos-bilionarios-em-todo-o-pais,70002331980>>. Acesso em: 01 de julho de 2018.

TRINDADE, Raquel Guimarães. **Garantia, previsão e limitações ao direito de Greve.** Disponível em: <<https://quelgt.jusbrasil.com.br/artigos/219233682/garantia-previsao-e-limitacoes-ao-direito-de-greve>>. Acesso em: 5 de julho de 2018.

WATANABE, Shiguo; LEITÃO, Sergio; FERREIRA, Jaqueline. **Chegou a hora de falar sobre imposto de carbono no Brasil.** Policy, n. 1, 2018.